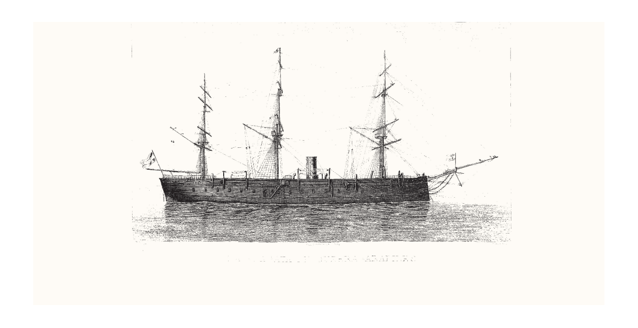
TRES VIAJES EXTRAORDINARIOS

Carlos García Santa Cecilia

Tres viajes extraordinarios a bordo de tres naves temerarias

El *Nautilus* ♦ La *Arapiles* ♦ El *Titanic*





BIBLIOTHECA BULBUENTINA



EDITOR:
Tomás Martín de Vidales
emeuvece@terra.es

IMPRESIÓN Y ENCUADERNACIÓN
Cromotex

IMPRESO EN ESPAÑA
2012

A mi madre,
principio y fin de todos los mares.

Hacia el mar

(Prólogo en tierra)

Para un niño criado en el madrileño barrio de La Concepción, el horizonte es terroso, cuadriculado y hostil. En los primeros años setenta, y en dirección contraria al camino del Cementerio, el límite del mundo era una inmensa lengua de asfalto que serpenteaba refulgente e inútil. Entonces se llamaba la Avenida de la Paz, cubría el antiguo arroyo Abroñigal y formaba parte de algún plan urbanístico de circunvalación de la ciudad que no avanzaba. Parecía inverosímil y ridículo que su destino fuera solo la circulación de coches, pues la anchura de uno de sus carriles era nuestro campo de fútbol. Llegar allí desde las colmenas de la Avenida Donostiarra o desde los desmontes de Las Ventas y pisar la alfombra de alquitrán era desembarcar en un territorio remoto; precariamente vallado, lo tomábamos y recorríamos jubilosos como una ciudad conquistada. Allí también nos llevó el primer exceso de alcohol, una noche de verano,

tumbados cara al cielo de la madrugada, con el mundo dando vueltas.

En estas circunstancias el mar no solo es un anhelo sino una necesidad. Lo habíamos descubierto ya en playas familiares atestadas de bañistas, salpicaduras y gritos, “espaciosísimo y largo, harto más que las lagunas de Ruidera”, como les parece a don Quijote y Sancho cuando lo contemplan en Barcelona por primera vez. Yo quería navegar. Yo quería hacerme a la mar en una goleta con un contramaestre que tocara el silbato y marineros de coleta cantando, como la *Hispaniola*, que avanzaba majestuosa y de tiempo en tiempo sumergía el bauprés entre chorros de espuma. Yo quería descubrir islas exuberantes y lejanas, atracar en puertos bulliciosos y pendencieros, perseguir a la ballena blanca que, según el capitán Ahab, “abanica con la cola como un foque roto en una galerna”. Y escribir en el mar, como Stevenson escribió *El Señor de Ballantrae*.

La vida me llevó a surcar muy procelosas aguas, incluso a embarcarme en una ocasión en

un crucero, que es la experiencia que más puede alejarte del mar, aunque recuerdo la emoción de cruzar, ya anochecido, el estrecho de los Dardanelos. No he sido marinero ni capitán de un barco mercante ni siquiera representante de efectos navales como Lord Jim, pero mi oficio me ha permitido escribir algunos relatos en los que sentí el vértigo de surcar los mares verdaderos. No son relatos de ficción sino extraídos de hechos ciertos y documentados en los periódicos, en los testimonios de los navegantes y en otras fuentes, tal y como aprendí en mis años de periodista.

Ahora que lucho por recuperarme de mi último naufragio, maltrecho y desarbolado, he querido reunir y preparar estos *Tres viajes extraordinarios a bordo de tres naves temerarias* sin más pretensión que ofrecerlos a algunos amigos y poder editarlos, completarlos y conservarlos. Quiero dejar constancia de la fidelidad a una pasión forjada en un mar de asfalto, ahora que tengo la sensación de que el resto de mis singladuras serán en agua dulce.

El primero de estos relatos, el del *Nautilus*, surge de mi obsesión por sumergirme en las hemerotecas, que te acercan a una realidad vibrante y despojada de los juicios morales de la historia. Nunca he sido gran lector de Julio Verne, tal vez por la minuciosidad de sus descripciones científicas, que ralentizaban mi afán por seguir la aventura, pero la precisión de la llegada del *Nautilus* a Vigo el 18 de febrero de 1868 me permitió constatar que ese mismo día ocurrían cosas en la superficie y tuvo que cruzarse en la bahía con el vapor-correo *Infanta Isabel*, procedente de las Antillas. Mientras Nemo y sus hombres arramplan con los lingotes de oro de los galeones hundidos en la batalla de Rande, el país vive los estertores de un régimen terminal. Una década después, Julio Verne, ya consagrado y a bordo de su nuevo y reluciente *yacht* de casco negro *Saint-Michel III*, querrá conocer la bahía más rica que el capitán Nemo conoció en veinte mil leguas. La entusiasta acogida que los vigueses le depararon tiene fiel reflejo en la prensa. Faltaba algo,

sin embargo, y ya con el plazo casi cumplido para la entrega del original –se publicó en el catálogo de la exposición *El viaje del capitán Nemo* (2005)– pude obtener la versión de uno de los acompañantes de Verne a Vigo y averiguar lo que pasó cuando el novelista encaró el lugar en el que se había posado su fabuloso ingenio submarino.

La segunda de las narraciones, centrada en la fragata *Arapiles*, es también un encargo, en este caso para la gran exposición *120 años de arqueología española en Egipto*, que se inauguró en El Cairo en abril de 2009. Hube de ceñirme entonces a una extensión limitada y para esta edición he recuperado la versión completa. No quise que el nombre de Juan de Dios de la Rada, al frente de la primera expedición científica moderna, fuese olvidado por la historia de la egiptología española, aunque él fuera solo su Moisés. La travesía de la *Arapiles* por el Mediterráneo en el verano de 1871, gracias al impulso de Amadeo de Saboya, estuvo marcada por lo que uno de sus integrantes definió como "miseria económica", y también por la

tenacidad de su esforzado presidente. En su *Viaje a Oriente*, Rada describe la excitación de la vida a bordo, las distintas escalas y su llegada a las puertas de Egipto, que no pudo franquear. De nuevo los periódicos de la época me dieron los parámetros para fijar la derrota y los escritos del capitán y de dos de los tripulantes completaron la visión de tan memorable gesta.

El tercero de los viajes, el del *Titanic*, es el primero que escribí, hace muchos años, cuando empezaba en el océano del periodismo, en un libro que se titulaba *Diez noticias que conmovieron al mundo*. Aunque no lograron ver la luz, esas diez recreaciones, desde el regreso de Napoleón de la isla Elba (que corrió más que la noticia de su llegada) hasta las mentiras de la Guerra del Golfo, pasando por las crónicas de los corresponsales extranjeros en la Guerra Civil española, me resultaron de enorme utilidad para fajarme en el oficio y abrir nuevos horizontes. Quería entonces indagar en el estilo periodístico puro: la frase corta y punzante forzando la separación con puntos de la estructura gramatical; los

párrafos cabalgando y entrelazados como eslabones de la pirámide invertida; la perspectiva que se eleva y desciende desde lo general al detalle a un ritmo que debe ser trepidante, vertiginoso… He vuelto a leerlo muchos años después y me he dado cuenta de que más allá de las circunstancias de la noticia de la tragedia imperó entonces mi pasión por los barcos y sus habitantes. Se publicó en la revista digital *fronterad* con motivo del centenario del hundimiento del *Titanic* en aguas del Pacífico sin más cambios que la precisión de algún dato y un final acorde con estos tiempos, tan alejados de la nobleza de las aventuras de los mares.

El Escorial, abril de 2012

Por el mar este
he salido a otro cielo

Juan Ramón Jiménez

I
El *Nautilius*
y el viaje de Julio Verne a Vigo

Después del fuerte temporal con vientos huracanados que había azotado la península unas semanas antes –en Alicante arrancó el techo de hierro de la estación–, el día 18 de febrero de 1868 amaneció apacible en la bahía de Vigo. La noticia más importante que se registra es la llegada del vapor-correo *Infanta Isabel*, procedente de las Antillas. Ha culminado sin novedad una travesía de 15 días y 15 horas y, según recogen los periódicos, "sus noticias alcanzan al 30 de enero". Construido en los astilleros escoceses Denny cinco años antes, tiene 80 metros de eslora, 30 de manga y unas 300 toneladas de desplazamiento. Es un barco ligero con una imponente arboladura de tres palos, dotado de un motor de 290 caballos y cuatro calderas que le proporcionan una velocidad de doce nudos, una de las diez embarcaciones de este tipo –nueve, en realidad, porque el *Ciudad Condal* acaba de perderse cerca de Veracruz–

con las que cuenta la marina española y sirven de cordón umbilical entre la metrópoli y el cada vez más distante y difuso imperio español.

El *Infanta Isabel* traspasa la ensenada y entra en el muelle sin sospechar que acaba de sobrepasar a la más fabulosa nave que han visto ni verán los mares. En efecto, según el diario que anota con precisión el profesor Pierre Aronnax, y que recoge Julio Verne en *Veinte mil leguas de viaje submarino,* el *Nautilus* se posó pocos minutos antes de las nueve de la noche del 18 de febrero de 1868 en el fondo de la bahía de Vigo. No cabe duda, por tanto: el *Infanta Isabel*, según documenta la historia, pasó por encima, o al menos muy cerca. Si algún marinero del vapor-correo español, asomado a cubierta, fue capaz de distinguir el resplandor de las luces que el extraño artilugio marino encendió para su operación de saqueo –y se veía en un radio de alrededor de media milla–, se lo calló para siempre. Tampoco le habrían dado demasiado crédito.

En su último número, el semanario *El Siglo Ilustrado* se pregunta de dónde salen "tantas

noticias absurdas, científicamente consideradas, que suelen publicarse en los periódicos": Algunas tienen su origen "en traducciones hechas por personas no científicas, que confunden las palabras técnicas y los hechos", pero otras provienen "de un nuevo género de literatura, que está hoy en boga en el vecino reino, donde se escriben novelas científicas llenas muchas de ellas de disparates que copiados pasan a los periódicos y recorren el mundo". ¿Quién iba a creer que allí abajo había no sólo una nave extraordinaria capaz de navegar bajo las aguas y una tripulación completa, sino también tres hombres –Aronnax, su criado Conseil y el arponero Ned Land– ultimando su plan de fuga?

El *Nautilus* había atravesado el Mediterráneo en sólo 48 horas, a una velocidad de vértigo: 25 millas por hora. Aronnax piensa que el capitán Nemo no está a gusto en el *Mare Nostrum* porque carece de la libertad de movimientos y de la independencia que le dan los océanos. Intentar entonces la huida que Ned Land planeaba habría sido "como saltar de un tren en marcha". Tanta

prisa, sin embargo, privó al capitán Nemo de una pieza con la que se cruzó y que hubiera hecho las delicias de su exquisito gusto artístico. De nuevo emergiendo a la realidad, sabemos que el vapor-correo *Mahonés* arribó el 18 de febrero –surcaba, pues, el Mediterráneo el 16 y el 17– a Mahón con una carga excepcional: "La hermosa imagen de la Purísima Concepción que la Ilustrísima Diputación de esta provincia acordó costear con destino a la iglesia que en esta ciudad debe prontamente dedicarse al culto católico, y antes fue templo cismático griego".

Nemo entra a las tres de la madrugada del 18 de febrero en el estrecho de Gibraltar y se aprovecha de una corriente inferior para cruzarlo hacia el Atlántico. Aronnax puede entrever las admirables ruinas del templo de Hércules y los famosos pecios conservados gracias a la composición arenosa de la bahía de Cádiz. Ya en la superficie, le parece distinguir el cabo de San Vicente, pero muy bien podría haber sido la ciudad andaluza que, según *El Comercio de Cádiz*, se esfuerza por progresar merced al empuje de

su alcalde corregidor, señor Botella. Hay nuevos pavimentos, desmontes para despejar el camino que conduce a la estación de ferrocarril y, sobre todo, un plan para mejorar el alumbrado público, sustituyéndolo por petróleo, y aumentando el número de faroles. De haber estado ya terminado, habría permitido distinguir las luces a los viajeros del *Nautilus*. Una década más tarde, Julio Verne sí se fijará en la bella ciudad de plata y recalará en ella.

El *Nautilus* navega a toda máquina paralelo a la costa de Portugal y en unas horas se planta en Vigo. Lo cierto es que Nemo vive inmerso en su mundo tocando el órgano, ajeno a lo que se cuece en los lugares por los que pasa. Si se hubiera interesado siquiera someramente por lo que ocurría en tierra mientras sus buzos vaciaban los galeones, habría podido apoderarse sin dificultad de los mares de España con un sencillo golpe de mano.

Porque en estos días había un verdadero vacío de poder y un guirigay propio de nuestra política decimonónica.

El ministro de marina había sido cesado y el recién llegado, Severo Catalina, estaba siendo sometido a una auténtica ducha escocesa. *El Español* le defiende y *El Cascabel* le sacude, mientras don Severo, ilustre orientalista de la Biblioteca Nacional, sólo acierta a decir a los generales y oficiales de la marina: “Carezco de ciencia y de conocimientos especiales en el ramo; no he podido aprender cuáles son las necesidades de la Armada: lo único que he aprendido estudiando la historia de nuestra hermosa patria, es que la marina ha sido siempre el reflejo de su prosperidad y su grandeza; lo único que sé es que cuando España ha tenido marina ha sido grande, y que ha sido desgraciada y ha ido empequeñeciéndose a medida que ha ido perdiendo su importancia naval”. Palabras que sonarán proféticas dos décadas más tarde. Por si acaso, el oficialista *La Marina Española* se arrima al poder: “El Sr. Catalina debió conocer el buen efecto que sus palabras produjeron en todos; ¡quiera Dios que las obras sean como las palabras, y que se inaugure para nuestra marina

una nueva era de felicidad y de progreso!". Y mientras tanto Nemo arramplando con el oro vigués.

La España a la que llega el *Nautilus* es la pantomima de un régimen monárquico terminal. No se cumplirá el mes sin que los Borbones salgan de Francia para no volver más, ni el año sin que la reina Isabel II abandone España para tampoco regresar nunca. "S. M. la reina", escribe la prensa del 13 de febrero de 1868, "celebró el día de ayer, fiesta de su hija la infanta doña Eulalia, con la solemne ceremonia de recibir en capilla pública la rosa de oro que Su Santidad Pío IX la ha enviado este año". Con los balcones engalanados, la comitiva cruzó las calles de Madrid hasta el Palacio Real, donde los guardias alabarderos formaban en la escalera y la galería principal.

El país entero vive inmerso en el carnaval, que alcanza su cenit precisamente la noche del martes día 18. Los periódicos coinciden en que este año el baile "más lindo" ha sido el celebrado en los salones de la embajada de Rusia. "A las doce y media", según la detallada crónica de

La Época, “hacían su entrada solemne en el salón las lindas comparsas que debían bailar la mazurka, vestidas con el pintoresco traje de cracovianas. Eran estas, entre otras, las señoritas de Fuentes, las de Rávago, de Rubianes, la baronesa Haber, la marquesa de Martorell, Felisa Ozores y los jóvenes Luis Pignatelli, Gonzalo Vilches, Fausto Saavedra, Escipión Murillo, marqués de Martorell, Bagner y el príncipe Galitzin, iniciador de este baile, pero que hallándose un tanto indispuesto, no pudo tomar parte activa en él. Tan enojosa que es la mazurca cuando se baila con los largos trajes de nuestras damas y el prosaico frac negro, tan bella y animada parece cuando las parejas revisten el traje propio del país y la acompaña una música tan deliciosa como la que anoche dejaba oír sus ecos en los salones de la embajada moscovita”.

Los buzos del *Nautilus* se afanaban limpiando a España de tesoros mientras los disfraces resplandecían en la corte.

Llamaron la atención el de Concha Roca, de dama de *pique*; el de la marquesa de Villaseca,

un lindísimo canastillo de flores; el de la señorita Figuera, de *Margarita* del *Fausto*; el de la condesa de la Fuenrubia, de maga; el de las señoritas de Madrazo, de María Luisa; el de la señorita de Ahumada, de postillón; el de Laura Brunetti, de cruzada… En cuanto a los hombres, el duque de Granada iba de magyar; Pedro Álvarez de Toledo, de Giotto; Arcadio San Juan, de *Incroyable*; Pedro Perales, de convencionista; Muruaga, de patinador del Neva; el marqués de Bugaraya, de hugonote, y el señor Elío, de Cromwell… ¿Alguien se habría fijado en el capitán Nemo?

La historia se precipita cuando el *Nautilus* abandona las aguas patrias y pronto el mundo será ya distinto. De este viaje no hay noticia cierta en la prensa, aunque sí indicios inquietantes de que algo se movía bajo la tierra, o bajo el mar: "Dice el *Times*", escribe *El Español* del 19 de febrero, "que el arsenal de Portsmouth ha recibido órdenes del almirantazgo para reparar y equipar las diversas fragatas de guerra que se hallan en el puerto. Estas obras deberían avanzar

tanto como lo permitan los recursos locales. Dícese que la escuadra del canal se dirigirá a Gibraltar, donde se reunirá a la escuadra del Mediterráneo".

Sí hay constancia, en cambio, de otro viaje que en circunstancias bien distintas va a tener lugar diez años después. En sólo una prodigiosa década, desde la visita del *Nautilus*, ha caído una monarquía, ha llegado otra (efímera), ha estallado una guerra (otra en Ultramar) y se ha proclamado la República, que también ha fracasado, para volver, restaurada, la dinastía inicial. Se aguó el baile de la elegida concurrencia de la embajada de Moscú en la corte y la revolución llegó a España. En esta ocasión, cuando Vigo vuelva a recibir otra nave de Verne, muchas cosas habrán cambiado y podremos entrar, por fin, en la ciudad, ya que en 1868 nos quedamos en las profundidades de la bahía y en la espuma de los días.

Sin duda la revolución le sentó bien a Vigo. Un cañonazo, desde el Castelo do Castro, el 30 de septiembre de 1868, avisó de la sublevación

de las tropas y una tromba de gente entró en el Ayuntamiento dando vivas a la libertad. El retrato de Isabel II que presidía el salón de plenos voló por el balcón y se constituyó una junta revolucionaria. Desde entonces la ciudad no fue la misma y la demostración es que unos meses más tarde desapareció definitivamente la muralla y la población, cada vez más numerosa, pudo por fin expandirse hacia barrios extramuros como el del Arenal, donde los emigrantes catalanes habían instalado sus casas y sus cada vez más prósperas industrias. Comenzó el crecimiento urbanístico desordenado y, sobre todo, la preeminencia de su puerto en todo el noroeste peninsular.

Por su parte, Julio Verne se aposentó en esta década en el trono del más exitoso y popular autor del momento. Ya nadie pensaba, como diez años atrás, que la ciencia llevada a la novela (o la novela llevada a la ciencia) era una moda pasajera de los periódicos del siempre excéntrico país vecino. A partir del 20 de marzo de 1869, dentro del *Magasin illustré d'éducation*

et de recréation, comenzó la publicación de *Veinte mil leguas de viaje submarino*, completada a mediados de 1870. En España hay una traducción muy temprana y notable de Vicente Guimerá. La Biblioteca Nacional custodia un curioso y único ejemplar fechado en Madrid en el año 1869 con las ilustraciones originales de Alphonse de Neuville y Édouard Riou y alguna anotación, incluso un dibujo de la cabeza de Nemo de mano de uno de los primeros lectores españoles.

Enseguida se supo, por tanto, de las fechorías del *Nautilus* en la bahía viguesa. Cuando contempla aquellos tesoros –los lingotes de oro y plata y la cascada de joyas y monedas cubriendo el fondo de la arena–, Aronnax advierte a Nemo que se está adelantando a los trabajos de una empresa "que ha recibido del Gobierno español el privilegio de buscar los galeones hundidos". A nadie se le escapaba en Vigo el mito del tesoro de Rande: galeones repletos de oro en el fondo de la bahía tras la batalla que tuvo lugar en 1702. En su *Historia íntima de Vigo*, Amador

Montenegro reseña que desde la primera, en 1720, había habido ya media docena de solicitudes de españoles, ingleses o franceses. Hippolyte Magen, director de la *Societé des Galions de Vigo*, obtuvo la concesión entre 1869 y 1873 y confió a Auguste Denayrouze la dirección técnica de la empresa. Por diversos motivos –entre otros una enfermedad pulmonar– Denayrouze, que había perfeccionado con Rouquayrol su famoso y revolucionario equipo de inmersión submarina, no pudo hacerse cargo de los trabajos, pero Magen no se rindió y buscó a un nuevo equipo técnico. A cambio de una buena participación en los beneficios, el ingeniero Ernest Bazin aportó sus propios inventos al proyecto, como una lámpara eléctrica (los vigueses vieron por vez primera la electricidad) y un extractor de fango. Una imponente linterna eléctrica de 400 kilos de peso "capaz de alumbrar las mayores profundidades, como a plena luz del día" iba a ser sumergida, hasta que los lugareños hicieron ver al atildado inventor que para la profundidad que había (unos ocho

metros) era mejor trabajar de día y utilizar en todo caso lámparas individuales.

Ante la que adivinamos como una de las principales diversiones de los vigueses, los trabajos siguieron durante varios años, con baile de buzos, escafandristas, mapas, inventos e ingenios. Por fin, en abril de 1870, se extrajeron unas tortas de plata que parecían anunciar el hallazgo del tesoro y revolucionaron la ciudad (lo cuenta Magen en el libro que escribió de su empresa y aventura: *Les Galions de Vigo*), pero entonces –cosas de los nuevos tiempos– los buzos se declararon en huelga porque la *Societé* no les pagaba. El resultado, en definitiva, fue una ruina: algunos kilos de plata, algunos más de plomo, maderas, cañones, anclas y objetos varios. A falta de algo mejor, se extrajo una interesante conclusión: para la campaña de Vigo habría sido preferible utilizar un submarino con un compartimento estanco que permitiera la inspección del terreno y el trabajo de los buzos. Nemo tenía razón.

Pero todo este subeybaja había pasado a engrosar la leyenda de Rande cuando a las tres

y media de la tarde del sábado 1 de junio de 1878 la paz de la ría de Vigo se vio quebrada por un estallido. La fragata de guerra francesa *Flore* saludaba a la plaza por medio de sus cañones y otro tanto hizo el Castelo do Castro "sacándole el polvo a los suyos", dice la crónica, de lo que deducimos que hacía tiempo que no se recibía visita tan sonada.

Apenas anclada la fragata de instrucción de la armada gala en el puerto hizo su aparición un elegante y ligero *yacht* a vapor con pabellón francés que, para sorpresa de propios y extraños, traía al famoso novelista Julio Verne, "que con otros amigos va de paso para el Mediterráneo donde piensa visitar algunas poblaciones de España". El *Faro de Vigo* da cuenta de la llegada el día 4 y el *Diario de Santiago*, que califica al visitante de "eminente y popularísimo", al día siguiente. La noticia llega enseguida a Madrid. La leemos en *El Imparcial* el día 7 y en *El Globo* el día 8.

Julio Verne había partido del puerto de Nantes unos días antes a bordo de su nuevo y reluciente *yacht* de casco negro *Saint-Michel*

III, adquirido en octubre de 1877 a su anterior propietario por la nada desdeñable cifra de 55.000 francos. De 33 metros de eslora, dos mástiles elegantemente inclinados y una alta chimenea, estaba dotado con una máquina de 25 caballos –que permitían alcanzar una velocidad de nueve nudos– y contaba con dos amplias cabinas y camarotes para alojar a una tripulación de diez hombres –a las órdenes del capitán Ollive– y algunos invitados: su hermano Paul; un hijo de éste, Maurice; el hijo de su editor Hetzel, Jules, y el diputado Edgar Raoul-Duval, que nos dejará testimonio de la visita.

En carta fechada en Vigo el 4 de junio, Raoul-Duval muestra su admiración por la bahía gallega: "Toda la parte que bordea el mar es una franja de vegetación de tonalidades verdes sobre la que destacan en blanco multitud de casas de campo y viviendas de labradores. La villa está coronada por dos fuertes, uno de los cuales recuerda bastante la silueta del Monte Valérien, elevándose escalonadamente a lo largo de la costa. Las calles que dan a la

bahía son muy pintorescas. Hay bellas construcciones de granito de color claro con sus balcones volcados al mar. Están recubiertas de arriba abajo por unas galerías acristaladas que les da un aspecto muy original".

"Para colmo de buena fortuna", dice el diputado, desembarcan en una ciudad en fiestas, "que duran no menos de tres o cuatro días". Se celebra al día siguiente la procesión del Cristo de la Victoria, muy venerado en Vigo, cuya talla, según la tradición, llegó del mar para ayudar a la expulsión de las tropas francesas. El alcalde, Manuel Verde, publica un bando fechado el 1 de junio: "Mañana conmemora esta ciudad su gloriosa reconquista debida a la protección del milagroso Santísimo Cristo de la Victoria, cuya Efigie recorrerá procesionalmente la carrera de costumbre. Con tal motivo os pido que en las noches de hoy y mañana iluminéis las fachadas de vuestras habitaciones, engalanándolas con colgaduras como hicisteis en años anteriores; y para que la renombrada procesión no tenga entorpecimiento en su marcha, espero que las

devotas asistentes a ella con vela, ocupen la fila derecha y la izquierda los devotos".

El día amenazaba lluvia, pero el agua respetó finalmente las fiestas del Cristo y pudieron salir los gigantes y los enanos para general regocijo, sobre todo de los más pequeños. El Café Suizo (este año a tiempo) abrió su despacho de helados y los boteros del muelle quemaron sus figuras simbólicas al anochecer. Verne y sus invitados descienden a tierra y asisten, desde los balcones del Casino, "a una de las cosas más originales que se pueden ver": la danza de las espadas, ejecutada por una treintena de gallegos vestidos de blanco con faja roja. "Cada uno de ellos porta una espada (las hay de todas las formas y tipos, incluso la espada de *Torero*)", según el cuidado relato de Raoul-Duval: "Mientras uno tiene el arma por la empuñadura el otro la sujeta por la punta y, sin soltarla nunca, forman las figuras más variadas. La más curiosa consiste en hacer y deshacer un arco de espadas cruzadas bajo el cual pasan los danzantes como en el *cotillon*. Quienes forman la galería acompañan al

tamboril con el repiqueteo del choque de sus espadas, lo que produce un efecto muy curioso".

Cohetes, luminarias, fogatas (en el Castelo do Castro), animación y verbena para la primera noche que el ilustre novelista pasaba en España: "En los intermedios que las músicas dejaban oír sus piezas, porción de fuegos de brillantes colores subían al aire, además de una bonita tanda de siete globos de cometa que corrían de sur a norte unos en pos de otros como alados mensajeros de un monte de luz, felicidad y amor". También atracciones nunca vistas, como la que se ha montado en la calle Sombrereros: "Está llamando mucho la atención de las personas curiosas la Exposición de *ratas, monos* y *perros sabios*. La habilidad de estos animales es tan estremada que cautiva la atención, y aun sin quererlo se pasa un buen rato presenciando cómo las ratas obedecen la voz humana para practicar ciertas cosas, y cómo se prestan a disparar un cañoncito con una estoicidad espartana en la familia de los roedores". El gran gentío que había concurrido al Campo de Granada

se retiró en su mayor parte hacia las once de la noche. El sorprendido diputado francés apunta que en una ciudad de 150.000 almas había en la calle no menos de quince o dieciséis mil, entre ellas "una buena cantidad de bellas señoritas".

Al día siguiente, domingo, "la orquesta dejó mucho que desear" en la función de la iglesia y se notó la ausencia del eminente orador sagrado Cesáreo Otero, que no pudo llegar de Coruña debido a un problema de salud. Tuvo que ser sustituido por el Sr. Radamaker, que "llenó bien su cometido en el sermón, mucho más si se tiene en cuenta el poco tiempo que dispuso para hacerse cargo del asunto". La fragata *Flore*, con Verne a bordo, aprovechó la mañana para explorar la bahía y, guiada por un oficial de la marina española, visitar el emplazamiento donde se fueron a pique los galeones (lo que ocurrió allí se sabrá más adelante). Al escritor le agradó mucho, escriben las crónicas locales, "la posición geográfica de Vigo y su pintoresca campiña".

Por la tarde se verificó la solemne procesión, presidida por el gobernador civil de la provincia,

Víctor Noboa Limeses, llegado para la ocasión, que estuvo acompañado del gobernador militar, el comandante de marina y la corporación municipal en pleno. "Es incalculable", dice el periódico, "la cera que ardía en las dos carreras, pero las cuatro horas que dura la procesión podrían recorrerse entre luces a paso regular si de una a otra persona mediase medio metro de hueco". El diputado francés, que asegura que había por lo menos diez o quince mil personas portando una vela, no deja de sorprenderse: "Lo más curioso eran dos devotas avanzando de rodillas con un cirio en una mano y una bastón en la otra".

"A Julio Verne se le buscó con tanto ahínco y con tan buena fe se le saludaba, que si por saludos es, hasta ni en visitas se le dejó libre de obsequios". Se paseó por la Alameda, abierta hacía unos años en terrenos ganados al mar y punto de encuentro de los vigueses. Según su acompañante Raoul-Duval, se interesó por el asombroso descubrimiento de un cetáceo de enormes proporciones en las islas Cíes. "Cinco

individuos de frente caben sin dificultad entre sus mandíbulas", dice la noticia publicada estos días, que añade que la cabeza ha sido enviada a la Universidad de Santiago. Si escuchó las preocupaciones de los transeúntes, estas se centraban en las críticas al alcalde por no corregir dos abusos: la venta de ostras pequeñas, en estado de *murrunchos*, "que es fatal para la riqueza del país", y la práctica de la pesca con dinamita, que habría alertado al novelista sobre los insospechados peligros que se cernieron sobre el capitán Nemo.

A las nueve de la noche, las bombas anunciaron el principio de la verbena, con dos bandas de música y largas carreras de faroles, tandas de fuego y luces de Bengala. Verne y los oficiales de la *Flore* estaban invitados al exclusivo baile de la *Tertulia*, sociedad recreativa que reunía a la mejor sociedad viguesa desde su fundación, en 1864, y no quería quedarse atrás en el agasajo a los franceses después de su primera aparición en los balcones del Casino. Lo consiguió porque toda la prensa local se hace eco de la

renombrada sociedad recreativa: "El baile de la *Tertulia* se arraiga a la médula de la juventud y la pone fuera de quicio, hasta el punto que las buenas formas y los deberes de la sociedad lo consienten". El insigne autor levantó su copa y pronunció algunos brindis, "en español", matizan las crónicas. Fue contestado por el presidente de la *Tertulia*, Manuel Bárcena, un hijo de la ciudad de exquisita formación inglesa que pocos meses después sería elegido alcalde y representaba a la perfección a la emergente clase industrial y financiera. Duval susurró al oído del homenajeado: "Voilà la gloire".

Verne se llevó de Vigo un recuerdo imborrable. Continuó su singladura por el Mediterráneo con escala en Lisboa, Cádiz, Tánger, Málaga, Tetuán, Orán y Argel, cada una de las cuales tiene su propia crónica. Volvió años después, en mayo de 1884, acompañado esta vez por su mujer, pero ya no fue lo mismo. Esta primera e inesperada escala en un puerto español levantó el entusiasmo de la ciudad entera hacia el novelista que había consagrado para siempre la

bahía y sus tesoros. Su espíritu, su lucha, su afán por el progreso, por el desarrollo y la ciencia eran los mismos sentimientos que embargaban a los vigueses de 1878.

Al revistero del *Faro de Vigo* no se le podía escapar el paralelismo entre la conmemoración de la victoria sobre las tropas de Napoleón, con ayuda del Cristo, y la llegada de los franceses: "Dios trajo a un mismo tiempo a esta agua, en son de paz, un hombre de imaginación poderosa, que ha puesto su talento a disposición de la imprenta, que es la máquina cosmopolita que está conquistando el mundo, y un buque que rompió el silencio de estas playas con el ruido de sus cañones para pregonar su cortesía y su amistad".

Vigo cree en el futuro que interpreta Verne. "Es también un hecho", añade el revistero despidiendo al escritor, "que el día de San Antonio habrá ferrocarril hasta Caldelas; que sea enhorabuena, pues poco a poco se va a Roma, y algún día iremos en tren a Orense y Madrid. Para Pekín el viaje se hará en globo, puesto que Julio Verne anda por aquí, y si, como es probable,

escribió su novela *Cinco semanas en globo* acordándose de los ferrocarriles de Galicia, su *Veinte mil leguas de viaje submarino* está trazado bajo el presentimiento de la suerte de nuestros cañones guarda costas *Arlanza* y *Turia*, cuyas *joyas* importadas de Francia, parece se han aclimatado en el fondo del mar. Dos cañoneros fluviales de fabricación francesa hundidos y reflotados"

Pero ni las noticias periodísticas ni el relato de Raoul-Duval rematan la crónica del viaje a la más valiosa bahía que el capitán Nemo encontró en veinte mil leguas. Hay que esperar a una carta escrita muchos años después, el 28 de septiembre de 1901, y dirigida a Jules Hetzel, el hijo de su editor, otro de los participantes en el viaje. Julio Verne confiesa que lo intentó, pero se quedó a un paso de hacer realidad su sueño: "Finalmente no fui yo quien se colocó la escafandra de la *Flore*. Me lo impidió la edad. Fuiste tú quien exploró el fondo de la bahía de Vigo y eso sin duda constituye un recuerdo inolvidable".

II
La *Arapiles*
y el nacimiento de la egiptología española

A las once y media de la mañana del 30 de diciembre de 1870 y después de una accidentada travesía, un centenar de bocas de fuego saludaron con las salvas de ordenanza la llegada al puerto de Cartagena de la comitiva marítima que acompañaba al rey Amadeo de Saboya. Cien mil espectadores que cubrían los muelles, murallas y castillos observaban la maniobra con atención. El monarca entró en el puerto a bordo de una falúa blanca y dorada con carroza, remolcada por una lancha de vapor. Nada más desembarcar, a las dos y media de la tarde, dos mujeres se le arrodillaron presentando memoriales, que el cronista supone de indulto. No había tiempo para la clemencia. Amadeo, que había aceptado la corona de España el 4 de diciembre, fue recibido con la peor de las noticias: la muerte del general Juan Prim, su principal valedor, tiroteado en la calle del Turco de Madrid tres días antes. Así comenzó este breve y extraño periodo de la historia

de España, una monarquía parlamentaria en un país mitad republicano mitad carlista, un paréntesis de traiciones y deslealtades sazonado de masonería y patrioterismo en el que, sin embargo, la arqueología española va a dar sus primeros y heroicos pasos.

El rey, desorientado, se sube a la mañana siguiente a un tren, recibido con vítores en Murcia, Orihuela, Ciezar y Calasparra, para llegar a Albacete al atardecer del último día de 1870. El presidente interino del Consejo de Ministros, el general Juan Bautista Topete, pide que se limiten en lo posible las manifestaciones de júbilo al paso de la comitiva por el duelo que vive el país, pero la prensa del primero de enero se ve obligada a desmentir la "absurdidad de la noticia" de que el rey está tratando de llegar a Madrid de incógnito. Nada más poner el pie en la capital, un Amadeo circunspecto visita la capilla ardiente del militar asesinado, amortajado de uniforme, en la basílica de Atocha. Después de jurar su cargo en las Cortes y de camino al palacio de Oriente, solo, a caballo, por las calles nevadas y

vacías, sintió en toda su intensidad la frialdad con la que era recibido.

Había aceptado con ánimo resignado su destino, sobre todo por la insistencia de su padre, que invocó el interés de Italia, y estaba decidido a intentarlo. No le faltaban cualidades para ello: a sus 25 años tenía firmes convicciones democráticas, vocación de servicio y una amplia visión del mundo. Apoyó su gobierno en Serrano, la figura más destacada de la revolución de 1868, y se dedicó con desigual fortuna a contrarrestar los insultos y desplantes con los que le obsequiaban la iglesia, la aristocracia, el ejército y buena parte del espectro político. También Felipe V había sido un rey extranjero, desconocedor de la lengua y de las costumbres, y logró asentarse como uno de los mejores monarcas de España.

Con la cercanía de la primavera y la perspectiva de un cálido abrazo, Amadeo se traslada a Alicante a mediados de marzo para esperar la llegada de su mujer, María Victoria, que se había quedado en Italia recuperándose del parto de su segundo hijo. El rey era almirante de la marina

italiana y ya desde su llegada a Cartagena había manifestado su admiración por la flota española, especialmente la blindada. La tarde del 15 de marzo revistó las dos naves más modernas de la armada, la fragata *Arapiles* y la *Méndez Núñez*, que le rendían honores y hacían en el puerto un "admirable efecto, reflejando en las aguas sus luces de bengalas de colores". Describe la escena el redactor de *El Imparcial*: "Los mil bajeles en el azulado y tranquilo mar de nuestro envidiable puerto; el estampido del cañón que saludaba al rey; los ecos de los clarines y músicas al dejar oír la marcha real; los vivas de las tripulaciones colocadas en las vergas de los mismos, y un inmenso gentío en la vasta explanada del muelle de costa que saludaba y vitoreaba al monarca; hé aquí el animadísimo y bello cuadro que presentaba el puerto y muelle de costa de Alicante, con un tiempo hermoso y primaveral".

Componían la flota, además, otras tres naves blindadas de mayor envergadura y fuerza de desplazamiento, *Victoria*, *Tetuán* y *Numancia* –esta última había traído al rey desde Italia–, y

estaba en proceso de reconversión la fragata de madera *Sagunto*. *La Gaceta de ayer*, dice la prensa conservadora a mediados de febrero, "ha cambiado el nombre de la fragata *Sagunto* por el de *Rey Amadeo I*. No sería extraño que la *Arapiles* se llame en lo sucesivo *Custozza* ni que desapareciera el monumento al 2 de mayo erigiendo en su lugar una estatua ecuestre a cualquier rey extranjero", un golpe bajo para el joven monarca, que había demostrado su valor luchando en Custozza contra los austríacos. Pero Amadeo, el primer soberano de España elegido por la voluntad popular, no se detiene ante los estallidos de hostilidad y quiere que la *Arapiles*, una de las más bellas y modernas naves que surcaban los mares, pasee con orgullo el pabellón patrio. Representando a Italia había asistido en noviembre de 1869 a la solemne apertura del canal de Suez, donde se habían dado cita las grandes potencias y sus mejores navíos.

Gracias a una oportuna invitación, podemos colarnos en el interior de la *Arapiles*. El 21 de abril, la fragata está anclada en el puerto

de Barcelona y tal es la admiración que despierta que se convoca a la misa dominical a las "familias distinguidas de la ciudad", informa *La Convicción*. En cubierta se había levantado "un sencillo altar" y el capellán del buque, Ceferino García López –el *pater* al que todos recordarán con cariño en el viaje a Oriente–, comienza el santo sacrificio "durante el cual se dejaron oír los golpes de caja de ordenanza". Terminada la misa se ejecutan algunas maniobras y movimientos de artillería. "Basta decir que los cañones, que pesan más de doscientos quintales, eran movidos únicamente por dos hombres con una velocidad asombrosa".

El comandante de la nave, Ignacio García Tudela, acompañado de su esposa, Fernandina Casariego, enseña los diversos departamentos: las cámaras de la oficialidad, "de bonita forma y de sencillez de adornos", la bien provista botica, una enfermería para 18 ó 20 pacientes, los depósitos, los almacenes y el polvorín. El buque monta 17 cañones, además de un sin número de armas de fuego y blancas, lleva dos máquinas

de hélice de fuerza colectiva de 800 caballos y seis calderas tubulares con 24 hornos y varias piezas de respeto. “Las dimensiones del buque, de nueva construcción y graciosas formas, son extraordinarias, pues mide de quilla limpia 14,34 metros, manga de fuera a fuera 16,31, eslora 85,17 y punta 15,93”. A las doce menos cuarto, el cronista se retira dejando a bordo a varias señoritas y caballeros que tomaban parte en un baile que debía darse sobre cubierta. “Orgullosa puede estar España de poseer una fragata como la *Arapiles* y don Ignacio García Tudela de mandarla”.

Don Ignacio García Tudela era un hombre de carácter. El cronista había apuntado que después de la misa se leyeron “algunas leyes penales a los individuos de la tripulación, a uno de los cuales se le impusieron 16 meses de arresto por faltas cometidas”. Al día siguiente debe rectificar la información diciendo que las penas a los marineros no acostumbran a exceder de los dos meses. No es la única denuncia. A mediados de mayo *La Independencia* publica una nota en la que se retracta de las acusaciones de “trato

inhumano a la tripulación" de las que se había hecho eco. García Tudela había demandado de injurias al periódico ante los tribunales y éste no tiene inconveniente en reconocer que los calabozos sí que tienen ventilación, aunque añade que hay "una desproporción enorme entre las libertades que se usan en tierra firme de las que se estilan en los buques". Sus hombres le recordarán, durante el viaje a Oriente, como un capitán exigente que reprochaba la falta de celo en el desempeño del servicio.

La defensa de la patria interrumpe los planes que el rey había trazado para la *Arapiles*. A comienzos de mayo la fragata sale de Barcelona "con motivo de la insurrección de la Argelia", sin tiempo para el desembarco de la mujer del comandante. Los árabes se han sublevado para lograr su independencia y degüellan a cuanto cristiano encuentran. La "eficaz presencia" de dos fragatas italianas, una inglesa y la *Arapiles* sirve para reconducir la situación. La nave española parte de Argel a finales de mes con rumbo a Nápoles, aunque la sublevación no está del

todo sofocada, lo que suscita algún comentario crítico. No hay rebelión alguna en Nápoles sino una exposición marítima internacional en la que, según García Tudela, "todos los pueblos hacen gala de sus adelantos en todos los ramos del humano saber". Los adelantos españoles que obtienen premio van desde las maderas usadas en el arsenal del Ferrol para la construcción de barcos hasta los chocolates de Matías López, los vinos sanluqueños de Eduardo Hidalgo y los barómetros e instrumentos geodésicos presentados por Pedro Torres Carrasco. Engalanada y fondeada frente al local de la exposición, la *Arapiles* es elogiada por el rey de Italia, Víctor Manuel II.

Por fin se recibe la orden de poner rumbo hacia el Mediterráneo oriental. "La fragata *Arapiles*", leemos en la prensa el 24 de junio, "lista ya de carbón y víveres, saldrá de un día a otro para emprender su viaje al Bósforo, donde hace ya muchos años que no se ha visto buque alguno de guerra español". Pero habrá de esperar unos días porque se incorpora a la empresa

una comisión arqueológica que se propone estudiar los monumentos de la antigüedad y recoger colecciones y ejemplares para el Museo Arqueológico Nacional cuya inauguración oficial es inminente. Su presidente será Juan de Dios de la Rada y Delgado, abogado almeriense de 45 años cercano a las tesis políticas y académicas de Amador de los Ríos y a la sazón jefe del fondo antiguo del museo. Al tener noticia del viaje –o alguna oportuna filtración– mueve rápidamente los hilos y consigue que por fin España emprenda una *mission scientifique* a la manera de las grandes naciones. Le acompañan Ricardo Velázquez Bosco, un joven y prometedor arquitecto que había destacado con los dibujos de la restauración de la catedral de León, y Jorge Zammit, joven diplomático y políglota. Lo malo es que la Comisión solo obtiene del Ministerio de Fomento un exiguo capital de 2.500 pesetas, lo que no daba en realidad ni para pagar las dietas de sus miembros.

Pero las dificultades no socavan el ánimo de Rada, que se traslada rápidamente a Nápoles

por vía férrea con sus hombres. El 7 de julio de 1871, después de una rápida pero intensa visita a los históricos alrededores de la ciudad, la *Arapiles* leva el ancla rumbo al sur con una tripulación de medio millar de hombres –entre los que se cuenta un tío abuelo de Francisco Franco–, además de los miembros de la Comisión y de doña Fernandina, que sigue sin poder desembarcar. Al sobrepasar la imponente isla de Stromboli, Rada anota que por allí salieron los atrevidos expedicionarios de Julio Verne en su *Viaje al centro de la tierra*. Es un hombre mecido por la felicidad: "El buque gana mucho cuando tiene levantada la proa, siendo muy dulces su cabezada y sus balances".

Dos días más tarde, el domingo 9 de julio, "a las cinco dadas", el rey Amadeo, acompañado de los ministros de Fomento, Manuel Ruiz Zorrilla, y de Marina, José María Berenguer, inaugura solemnemente en Madrid el Museo Arqueológico Nacional. El director de la institución, Ventura Ruiz de Aguilera, agradece al soberano su "ánimo generoso", que proporciona

al pueblo “medios para que forme su corazón y su inteligencia”. El decreto fundacional del museo había sido firmado por la reina Isabel II en marzo de 1867 para albergar las colecciones de antigüedades, aunque la revolución de septiembre de 1868 impidió su apertura, que había ido demorándose hasta que el nuevo monarca manifestó su intención de inaugurarlo.

Escudos, banderas y gallardetes ennoblecían la entrada de la finca conocida como el Casino de la Reina, en la calle de Embajadores esquina con la Ronda de Toledo, sede provisional e insuficiente, pero sede al fin del museo. En un “severo y elegante trono” colocado bajo palio en la puerta principal, el rey escuchó al director y una cantata compuesta para la ocasión. El conservador *La Época*, que defendía políticamente la restauración borbónica, pega duro a Ruiz de Aguilera, al que acusa de olvidar en su discurso “con cierta delectación dolosa” que los verdaderos inspiradores del Arqueológico son los ministros de la depuesta soberana. Acostumbrado a los desaires incluso en público, Amadeo, terminada

la ceremonia, acude a amparar a las víctimas de un horroroso incendio verificado en la zona, lo que le costará 10.000 reales que, como se aclarara días después ante nuevas insidias de la prensa, salen no del erario público sino de su real bolsillo. La prensa da cuenta también de la publicación estos días del primer cuaderno de *El Museo Español de Antigüedades*, obra destinada a describir y difundir los valiosos objetos que contiene, dirigida y prologada por Juan de Dios de la Rada.

Mientras el rey se despide en Madrid de las autoridades y manifiesta su intención de volver pronto para ver con calma las colecciones del Arqueológico, Rada recorre feliz la ciudad de Siracusa triscando por sus alrededores. Ha llegado allí en tren desde Mesina, primera escala de la *Arapiles* después de que el capitán decidiera eludir el puerto de Palermo en el que "las viruelas hacían estragos". Se hace con algunas piezas de cerámica –por un precio simbólico– y tiene tiempo para una prospección en la que encuentra una cabeza griega de mujer. Está convencido

de que “más hace la voluntad a veces que los medios materiales”.

Dos días después, la fragata pone rumbo a Atenas, pendiente siempre de navegar a vela para economizar carbón. “La miseria económica”, escribe Ramón Estrada, guardia marina a bordo, “presidía las instrucciones del comandante”. Con viento escaso se avanza muy lentamente, pero no hay lugar para la holganza. Vicente Moreno de la Tejera, segundo médico de la *Arapiles*, recuerda los “frecuentes ejercicios que ocupan al marinero”, en especial el zafarrancho de combate, que transformaba la nave en cinco minutos. Y Rada, un hombre “elegante en su vestido y en sus maneras” al que se reconocían dotes oratorias, no deja de empaparse del espíritu que le envuelve: “El ruido de los tambores tocando diana, el del cabrestante levantando el ancla, las voces de mando y los pitos de los contramaestres, formaban un conjunto tan original y para mí tan atractivo, que hubo momentos en los que sentí no haber abrazado en los primeros años de mi vida la noble

carrera del marino, a la que siempre tuve decidida afición".

Clareando el día 16, se distingue a proa la entrada al Pireo. La Comisión multiplica sus contactos y "pasa la vida" en los alrededores de la Acrópolis, descubriendo una antigüedad en cada piedra que pisa, haciendo dibujos, copias y vaciados. Hombre de su tiempo, Rada se enorgullece de "conocer y tratar" al eminente helenista y jefe de la Escuela francesa de Atenas Emilio Burnouf. Pero el capitán García Tudela, desde las alturas del Partenón, prefiere tornar la vista hacia otro lado: "Nos sentimos ufanos al mirar desde lo alto de sus cornisas el pabellón de nuestra España, arbolado en la popa de la *Arapiles*".

A pesar de que había advertido de que renunciaría a continuar la travesía si no se le proveía de los medios que necesitaba, el comandante accede a permanecer un día más en Atenas, conmovido por lo que califica de "incansable afán" de los señores de la Comisión arqueológica. De camino a los Dardanelos, la fragata va a detenerse

en Beshika, donde se desembarca para visitar las ruinas de Troya y obtener algunas piezas. Al frente de la maniobra, que ha de realizarse en bote porque la fragata no puede fondear, se coloca el cónsul austríaco en la localidad, que representa también los intereses de España, y acude a la cita con frac y sombrero de copa. Rada le recuerda tieso y ceremonioso, chorreando agua hasta por su espesa y larga barba rubia. No se deja engatusar, el presidente de la Comisión, por los requerimientos de los locales: "El prusiano Enrique Schliemann había fijado pocos años antes de nuestro viaje el verdadero emplazamiento de la antigua Troya, llevando nosotros su precioso libro como la mejor guía".

"Según parte de Constantinopla recibido en Madrid con fecha 26, la fragata *Arapiles* se halla fondeada en los Dardanelos. El cónsul de España en dicho punto la ha ofrecido víveres y carbón", informa *El Imparcial*. "La fragata *Arapiles* no ha podido pasar el estrecho de los Dardanelos", añade *La Correspondencia*, "porque como con arreglo al tratado de París no se permite el paso

a los buques blindados, no se tuvo en cuenta que iba a una comisión científica”. García Tudela estudia la disposición de las baterías, la velocidad para forzar el paso y concluye que, si no estuviera minado, se podría cruzar incluso con intenso fuego cruzado “con una escuadra de buenos buques acorazados”. En un vapor francés, la Comisión se traslada a Constantinopla junto a un jefe turco, que después de comer va pidiendo una a una hasta cuatro mujeres de su harén. “Ya comprenderán nuestros lectores el efecto que a nosotros europeos y españoles había de proporcionarnos aquella asquerosa poligamia”, apunta el arqueólogo, si bien un poco más adelante, cuando describe a sus eunucos, se le escapa el calificativo de “afortunado turco”.

Mientras la *Arapiles* se avitualla, se visita la capital otomana, desde el Gran Bazar hasta el Museo Imperial. Rada dedicará más de 500 páginas de su obra a esta escala y Velázquez Bosco –“callado y laborioso”, según Estrada– buena parte de sus dibujos. Critica el presidente de la Comisión la disposición del museo turco, que

carece de una ordenación moderna y científica. No obtendrá, sin embargo, los fondos que solicita urgentemente por telegrama a su museo a primeros de agosto, y tiene que dejar escapar la compra de una armadura persa completa. A las tres semanas del comienzo de la expedición, García Tudela había prestado ya a los comisionados mil francos de la caja del barco; el 12 de agosto, la deuda asciende a tres mil francos. Se eliminan algunas visitas previstas, como la de Éfeso, y se acelera el ritmo del viaje, pero, inasequible al desaliento, Rada toma la pluma al llegar a Chío [Quíos] –una visita relámpago– para escribir una carta en la que expresa su emoción por encontrase ante la patria de Homero. Como una exhalación la fragata española pasa por Samos y Rodas.

No solo se interesa la Comisión por las antigüedades, también refleja la situación de las poblaciones autóctonas: "La mayor parte de la población de Rodas es griega, y está obligada a vivir fuera de las murallas, desde que se sublevaron contra los turcos. También hay muchos

judíos en su barrio especial, que hablan un español muy corrompido, y que descienden de los que fueron arrojados de España. Sin embargo de esto, al ver el pabellón de nuestra patria acudieron a recibirnos al muelle, y nos acogieron con muestras del mayor regocijo". Se trabaja contra el reloj. "Terminamos los estudios que pudimos efectuar en dos días sin levantar mano, y hasta aprovechando las horas de la noche", anota en el trayecto de Rodas a Chipre, el 18 y el 19 de agosto.

Podría escribirse la crónica de lo que pudo conseguir y no consiguió la expedición de la *Arapiles*. En Chipre estaban recientes los descubrimientos de Cesnola, que después fueron a parar al Metropolitan de Nueva York. En Balbeck tuvieron que dejar una escultura romana hallada en la Acrópolis por no tener forma de trasladarla a Beirut, donde la fragata había recalado el 25 de agosto y donde, según García Tudela, "no hay ni un café decente". Nada detiene a Rada, sin embargo: "En una mal llamada diligencia, que parecía incómodo coche primitivo, estrecho, sin forro interior ni cojines en

las banquetas, vehículo que hubiese desechado en Madrid el más codicioso mayoral en días de toros o de romería, atravesé la distancia de Beyrut a Damasco".

La llegada a Jaffa, el 30 de agosto, va a permitir el fortalecimiento espiritual de los expedicionarios. Una nutrida representación de la oficialidad, la Comisión al completo, el *pater*, el comandante y su señora visitan Jerusalén y Belén. García Tudela afirma que besaron el Santo Sepulcro "con las lágrimas en los ojos" mientras Rada roza el éxtasis místico en sus poéticas descripciones. "Yo no sé si rezaba o si gemía", escribe en un carta a su hermano.

La tantas veces malediciente Enciclopedia Espasa, afirma: "Como todos los hombres de mérito, Rada y Delgado fue muy zaherido en su tiempo, especialmente como poeta, y a decir verdad, no es en este aspecto en el que más brilló". Están a punto, a la vuelta, de caer en manos de los beduinos y llegan "molidos y con las ropas destrozadas" después de haber pasado "terribles momentos de sed y calor".

Doña Fernandina con un considerable sofoco.

En la siguiente etapa, Port Said, aprovechan la posibilidad de recorrer en un vapor el canal de Suez, pero a partir de entonces, como recuerda el guardia marina Estrada, "el viaje comienza a atropellarse". En la tarde del 6 de septiembre, la *Arapiles* amarra en el puerto de Alejandría. "Heme aquí al fin delante del Egipto", escribe el presidente de la Comisión, "comenzando a realizar uno de los más queridos sueños de mis aficiones arqueológicas". Pero la falta de dinero, de tiempo y el cansancio acumulado van a convertir a Rada en el Moisés de la egiptología española. Su plan era visitar el Cairo, las Pirámides y hasta remontar el Nilo, pero se quedó en puertas de la tierra prometida, exactamente en la columna de Pompeyo y en las agujas de Cleopatra, que Velázquez dibuja en su emplazamiento poco antes de que salgan para Londres y Nueva York.

"Esta contrariedad", afirma el médico de la fragata, "causó enorme disgusto a la Comisión, sobre todo a su presidente". Se trajeron una magnífica cabeza egipcia de mujer de tamaño

natural, pero García Tudela –al que Rada calificó como un hombre “afable y severo”– había dado la excursión por concluida: zarpa al día siguiente y, con una parada técnica en Malta, vuelve directamente a Cartagena, donde llega el día 22 sin hacer las escalas previstas en el norte de África.

La prensa da cuenta a comienzos de octubre del regreso de la *Arapiles*, que trae 22 cajones “con muchas preciosidades artísticas y arqueológicas”: constituirán uno de los mejores fondos del Museo Arqueológico. Rada tardó más de cinco años en publicar la Memoria de la expedición, un texto erudito pero también divulgativo, una verdadera compilación del saber de la época y el testimonio de una aventura apasionante; mientras los dos primeros tomos superan las 700 páginas, el tercero, sin Egipto, se queda en poco más de 200, como si quisiera dejar constancia de la carencia. En el prólogo de la obra reseñaba una visita a “las colosales Pirámides” que nunca tuvo lugar; hay constancia de que intentó volver incansablemente para completar su estudio. El

guardia marina Estrada se hace eco de la canción que se entonaba al son del himno de Riego: "Juan de Dios de la Rada y Delgado / es un hombre que vale por dos".

Velázquez Bosco siguió una brillante carrera de arquitecto. Entre sus obras se cuenta el Palacio de Cristal y el de Velázquez, en el Retiro madrileño, así como la sede del Ministerio de Agricultura. Zammit rentabilizó enseguida el viaje. La prensa informa a finales de año de que ha sido nombrado secretario de la legación en Constantinopla, donde morirá a los pocos meses, al parecer víctima del cólera. García Tudela deambuló por el mundo: fue gobernador de Guinea y comandante general del apostadero de Filipinas. Su nombre aparece en la comisión que denegó la viabilidad del submarino de Peral y falleció en Ferrol, poco antes del Desastre del 98, cuando se disponía a jugar su partida de tresillo.

La fragata *Arapiles* fue destinada a La Habana y sufrió una grave avería durante una comisión en las costas de Venezuela. Reparada en los astilleros de Nueva York, regresó a su

fondeadero en 1874, pero ya no fue la misma y terminó desguazada en 1878 en los arsenales de La Carraca, en Cádiz. Cuando regresó la *Arapiles* de su viaje a Oriente, Amadeo de Saboya se enfrentaba a su tercera crisis política. Formó seis gobiernos, convocó dos elecciones generales y sufrió un atentado en los dos años que duró su reinado. Jamás su talante democrático, abierto al mundo y conciliador logró calar entre los españoles. A pesar de que durante estos años se produjeron algunos hechos de gran mérito.

III
El *Titanic*
y la noticia de su hundimiento

El marinero Frederick Fleet había recibido la recomendación de tener los ojos bien abiertos. Otros barcos habían detectado icebergs a la deriva y el capitán Smith no estaba dispuesto a sufrir ningún sobresalto en el viaje inaugural del *Titanic*, de Southampton (Gran Bretaña) a Nueva York. Fleet llevaba de servicio desde las diez y su turno estaba a punto de terminar. Una inmensa bóveda de silencio envolvía la noche. No había luna y la temperatura era tan glacial como el ambiente. El *Titanic* navegaba sin esfuerzo, como si se deslizase por el espacio sideral. El vigía volvió a mirar su reloj. Las once y media pasadas. Sólo faltaban veinte minutos para terminar el turno y envolverse en las mantas que le esperaban en el camarote.

De pronto, su voz –una voz que casi no reconoció– rompió el hechizo de la noche: "Iceberg a proa". Fleet tocó por tres veces la campana. Observó cómo una inmensa y reluciente mole

de hielo se le venía encima. Parecía que hubieran llegado a los límites del universo. El barco empezó a virar a babor. Pasó muy justo, rozando el hielo. Al tiempo que liberaba la respiración contenida, el marinero sintió que el ruido de los motores, que no había notado hasta el momento, se detenía. Una especie de crujido recorrió la nave. Fleet lo notó bajo sus pies después de oírlo. Como si hubiesen encallado en mitad del océano. El iceberg, que sobresalía más de cien metros del nivel del mar, se perdió inmediatamente en la oscuridad. Se logró evitar la colisión por centímetros, pero algo había rozado con el fondo de la nave. Eran exactamente las 23:40 horas del domingo 14 de abril de 1912 cuando se estremeció el *Titanic*.

El panadero Walter Belford fue el primero en constatar el impacto. Estaba haciendo bollos para el día siguiente y la bandeja que tenía en el horno se cayó al suelo; los bollos se desparramaron. J. Stuart White, sentada en la cama y a punto de apagar la luz de su camarote, creyó que la nave pasaba “sobre millares de piedrecitas”. Lady

Cosmo Duff se despertó por la sacudida: "Parecía como si alguien hubiese pasado un dedo gigantesco por el costado del barco". El pasajero George A. Herder, asomado a la ventana, vio pasar una pared de hielo. J. Bruce Ismay, director general de la compañía propietaria del *Titanic*, White Star Lines, supo enseguida que el barco había tropezado con algo.

La mayoría del pasaje estaba ya en cama. El café Parisien, frecuentado por los jóvenes de primera clase y que permanecía abierto hasta tarde, había cerrado sus puertas a las once y media. Las mujeres se habían retirado. Algunos jóvenes, que apuraban sus cigarros en la puerta del café, sintieron con claridad el crujido, aunque no les causó gran impresión. Se asomaron a la cubierta y vieron cómo se alejaba la reluciente masa de hielo.

El primer oficial William M. Murdoch mandó parar las máquinas. El capitán Smith corrió al puente desde su camarote: "¿Qué ha sido eso?". "Un iceberg, señor", contestó el oficial. En el cuarto de calderas nº 6, el fogonero Fred

Barret pensó que toda la cubierta de estribor iba a ceder. El mar se precipitó hacia dentro. Tuvo el tiempo justo de saltar afuera antes de que se cerraran las puertas a su espalda. Una situación similar se produjo en el cuarto de calderas nº 5. Barret no se lo explicaba, pero estaba convencido de que habían embarrancado en Terranova.

En el salón de juegos, las partidas de bridge se reanudaron; los viajeros terminaron de acostarse. Lo que de verdad sorprendió al pasaje del *Titanic* no fue el extraño crujido ni la masa de hielo que vieron algunos, sino que cesara toda actividad en la maquinaria de la nave. Los timbres de los camarotes comenzaron a sonar cuando el silencio se adueñó del barco. Algunos salían a cubierta, pero no veían nada y la noche era fría. "Hemos chocado con un iceberg, pero no hay peligro", respondían los camareros. El marinero John Poingdester abrió de pronto la puerta de la sala de la tripulación: "Cogedlo", dijo, y lanzó un trozo de hielo. En otro lugar del barco, Walter Hurst sorprendió a su yerno

echándole un trozo de hielo en la litera del camarote que compartían. Alguien entró en el dormitorio de los mayordomos: “Hay toneladas de hielo a proa”. Varias toneladas de hielo cayeron, en efecto, en la zona de estribor cuando el *Titanic* pasó rozando el iceberg.

Carl Johnson viajaba en los compartimentos más baratos, en la parte inferior de la nave, pegado a proa. Se levantó para ver qué era aquella conmoción. y comprobó que el agua entraba por debajo de su puerta y mojaba sus pies descalzos; subía muy deprisa y apenas le daba tiempo a vestirse. Otro pasajero de la misma zona fue más lento y cuando saltó de la litera se empapó hasta los tobillos Los empleados de correos que trabajaban a esa hora notaron que el agua les llegaba a la rodilla mientras intentaban salvar por la escalera doscientas sacas de correspondencia. Pero fuera de los compartimentos inferiores, nadie supo lo que ocurría en el interior del *Titanic*.

A las 23:50, diez minutos después de la colisión, comenzó a cundir la alarma en seis de los

dieciséis compartimentos de maquinaria en los que se dividía la nave. El mar entraba por un hueco de por lo menos un metro de ancho, muy cerca de la puerta de proa. El sistema de compartimentos estancos constituía uno de los orgullos del *Titanic*. Ante cualquier percance y sólo accionando una palanca, el compartimento averiado se cerraba herméticamente. El barco estaba ideado para poder navegar incluso con varios compartimentos completamente inundados. Era como viajar sobre dieciséis flotadores independientes, había dicho Thomas Andrews, el constructor. El sistema era tan seguro que la compañía llegó a afirmar que el *Titanic* era "insumergible". Andrews no quiso perderse el viaje inaugural del *Titanic*. Requerido por las señoras en las mejores mesas para explicar las innovaciones, había pasado la tarde revisando la nave y tomando notas. Debía corregir mil detalles: "El color de la barandilla de la cubierta de paseo es excesivamente oscuro"; "hay demasiados tornillos en las perchas de los camarotes de lujo", anotó. Andrews se sentía

realmente orgulloso del nuevo transatlántico que superaba el sueño de Julio Verne en *Una ciudad flotante*. Escribía estas impresiones en su camarote cuando sintió el crujido. Echó a correr hacia el puente de mando.

El capitán Edward J. Smith ya estaba allí. Era un viejo lobo de mar de 56 años que se retiraba después de esta travesía, tras 38 años de servicio en la compañía White Star. En realidad, había aceptado el viaje porque su trabajo consistía mucho más en atender a la docena de millonarios que viajaban a bordo que en ocuparse de los detalles de navegación de un ingenio casi perfecto. El capitán Smith ordenaba una rápida inspección de los daños cuando llegó Andrews. Marineros y oficiales entraban y salían constantemente. "¿Qué ha ocurrido?", preguntó Andrews. "Un iceberg, hemos chocado con un iceberg", repuso el capitán. El resultado de la inspección estuvo en pocos minutos sobre la mesa. El *Titanic* se había hundido ligeramente y escoraba cinco grados a estribor debido a un boquete de unos tres metros de longitud y

un metro de anchura localizado cerca de la proa. Los cinco primeros compartimentos se estaban inundando. Andrews desplegó un plano de la planta del buque y expuso la situación al capitán. Podía mantenerse a flote sin dificultad con dos de los dieciséis compartimentos inundados, cualesquiera que éstos fuesen. Podía mantenerse con tres del mismo lado; incluso con cuatro, lo que suponía la mitad de uno de los lados inundada. Pero con cinco era imposible. Al pesar más una parte del barco que la otra, se hundiría sin remisión. Después del quinto compartimento, el agua llegaría al sexto, de allí al séptimo y así sucesivamente. "¿Entonces?", preguntó el capitán. "El barco no se mantendrá a flote; por muy poco, pero se hundirá", exclamó el constructor arrojando el lapicero contra el plano.

El paquebote *Titanic* era el orgullo de la White Star Company: un gigante de 269 metros de eslora y 66.000 toneladas de desplazamiento. Con una tripulación de cerca de 900 hombres y mujeres, en el *Titanic* trabajaban 60 cocineros, 14 carniceros y 20 panaderos. Tres oficiales de imprenta

se ocupaban de editar a diario el periódico del barco. Un sastre, tres peluqueros para caballeros y otros tres para señoras, un callista, dos oficialas para la manicura, un masajista y varios limpiabotas estaban a disposición de los viajeros. Diecitiete muchachos de 13 a 18 años se encargaban de llevar mensajes de un lado a otro de la inmensa nave. El profesor de natación, el de squash, el de gimnasia y otros de diferentes juegos y deportes eran muy solicitados. En previsión del menor percance, el *Titanic* llevaba dos médicos, dos farmacéuticos y ocho enfermeras tituladas, además de un jefe del servicio de equipajes y cinco carpinteros y cerrajeros. Los tres ascensores de primera –había otro en segunda clase– tenían permanentemente un botones.

El servicio a disposición del pasaje lo completaba el personal para atender las dos bibliotecas, dos mecanógrafas y una secretaria. A cargo de la nave: el capitán, el capitán adjunto, seis oficiales, 256 camareros y 80 marineros.

Tres toneladas de carne se consumían diariamente en el *Titanic*. Cada día salían de los

inmensos frigoríficos 500 pollos y patos, 4.000 huevos, 1.200 litros de leche y 100 kilos de mantequilla. Para el viaje (seis días) se habían embarcado 2.700 botes de confitura y 1.900 de mermelada, 12 toneladas de patatas, 4.500 kilos de jamón y 1.500 de zanahorias. El barco transportaba 300 terneros vivos. Para atender las 3.500 camas de a bordo y todo el servicio de mantelería se requerían 100.000 piezas de ropa limpia. El *Titanic* contaba con 69 habitaciones dobles decoradas en los estilos Tudor, Jacobino, Directorio y Luis XV, entre otros. Cerca de 1.000 alfombras se limpiaban cada día, así como más de 2.000 ventanas. En la cocina también había trabajo: sólo la cubertería la formaban 19.705 piezas de plata y metal y 5.187 cuchillos de todos los tamaños.

Un día cualquiera para la clase más distinguida de pasajeros del *Titanic* comenzaba leyendo el periódico, que contenía las últimas noticias –recibidas por telégrafo– artículos y anuncios. En el desayuno, de 7 a 9, se podía elegir entre carne o pescado, o bien salchichas, jamón... Si

hacía buen tiempo, lo mejor era practicar algún juego o hacer un poco de ejercicio en cubierta; si el clima no era favorable, era preferible recogerse en los salones donde se interpretaba el concierto matinal a cargo de la orquesta. A las 11, los camareros pasaban bandejas con tazas de consomé y galletas. De 11:30 a 12:30 estaban muy concurridos el gimnasio, la piscina y los baños turcos. A las 12:30, el almuerzo. El café se tomaba en uno de los cuatro salones destinados al efecto. A las tres, sesión de cinematógrafo, y a las cuatro, función de guiñol para los niños en el teatro del barco. A las cinco, por supuesto, el té, que se servía en las mesas o salones, a petición de los pasajeros. La cena, siempre de etiqueta, a las siete y media. Se podía elegir entre ocho platos diferentes de la carta, pues las cocinas estaban muy bien surtidas. Todos los días, a partir de las nueve de la noche, se organizaban reuniones, conciertos, espectáculos de varietés o fiestas de caridad.

Viajar en el *Titanic* no era sólo trasladarse de un lugar a otro, era una forma de relacionarse y

de disfrutar del palacio flotante más lujoso que había surcado el océano. Cuarenta años de paz, libertad y técnica habían modelado la sociedad feliz de 1912. No se hablaba más que del último ballet de Nijinsky, de la extraña música de un joven compositor llamado Strawinsky y de las andanzas de sir Basil Zaharoff. En el *Titanic* se atendía más al servicio que a la seguridad de un barco que navegaba solo y se desatendieron las señales de alarma de otros barcos que advertían de un mar de icebergs. El capitán Smith consultó a Ismay si podía bajar la velocidad, que era de 22 nudos, pero el dueño de la compañía no podía permitirse retraso alguno en el viaje inaugural. La sociedad de la época no ponía en duda la infalibilidad del progreso científico.

A cinco minutos de la medianoche, el capitán Smith no tenía tiempo para reproches. Después de escuchar la exposición de Thomas Andrews, el constructor de la nave, ordenó descubrir los botes salvavidas. Los radiotelegrafistas comenzaron a lanzar la señal de socorro y la posición del *Titanic*: 41,46 N; 50,14 W. "¿Cuántos

botes salvavidas lleva el barco, señor Andrews?", preguntó el capitán. "Me temo que sólo dieciséis", contestó el constructor. "¡Dieciséis!", gritó el capitán, "en el *Titanic* viajan más de dos mil personas y en los botes que usted dice no caben... ¡ni mil doscientas!".

Charles Víctor Groves, tercer oficial del trasatlántico *Californian*, de la compañia Leyland, estaba en el puente de mando cuando pasó el barco más grande que había visto en su vida. "Serían las diez y media y yo creo que era el *Titanic* en su viaje inaugural", comentó minutos después al capitán Stanley Lord. El *Californian*, un barco de 66 toneladas con capacidad para 47 pasajeros, viajaba en dirección a Londres procedente de Boston. No llevaba pasaje de vuelta y estaba detenido esperando que amaneciera para proseguir la travesía. Algunos barcos de paso habían advertido de la presencia de icebergs y el capitán no quería arriesgarse. "No tenemos prisa", añadió, "además, la gente prefiere viajar en esos castillos flotantes". El tercer oficial del *Californian* podía ver a través de sus prismáticos que el *Titanic*

también se había parado. "Tendrá también miedo a los icebergs", pensó al tiempo que se ajustaba el cuello de su abrigo, "o irán a celebrar alguna fiesta". El telegrafista del *Californian* se metía en su litera en ese momento. Había intentado advertir al *Titanic* de la presencia de icebergs, pero le respondieron que dejara la línea libre, que tenían muchos mensajes particulares que trasmitir. "Y qué mensajes", se decía el telegrafista, "todos de ricachos que ordenan a sus coches o a sus vagones privados que estén listos en Nueva York para su llegada". Antes de acostarse desconectó el telégrafo.

Los telegrafistas del *Titanic* estaban furiosos. Los barcos con los que contactaban les pedían más detalles. "Vengan a toda marcha. El agua llega a las calderas", insistían. El capitán Smith entró en el despacho. El telegrafista Phillips le dijo que había podido comunicarse con varias embarcaciones y que venían a toda prisa, pero que tardarían varias horas. "Siga insistiendo, Phillips". El capitán mandó preparar los doce cohetes de los que disponía la nave para lanzarlos

a intervalos de cinco minutos. La tripulación se afanaba en concentrar a los pasajeros en cubierta, tal como habían ordenado los oficiales: "Hemos chocado con un iceberg y esto nos retrasará un día"; "el capitán recomienda subir a cubierta"; "pónganse los salvavidas, es solo una formalidad"; "unos minutos y volverán a sus camarotes"; "no lleven nada con ustedes, se trata de una comprobación rutinaria".

Los camareros llamaban a la puerta de los camarotes. También se había alertado a la tripulación. "Levantaos, muchachos, que nos hundimos", dijo riendo el marinero George Dodd. Nadie en el barco –excepto el capitán, el constructor y los telegrafistas– era consciente de la gravedad de la avería.

Los pasajeros de primera, segunda y tercera clase se fueron reuniendo en sus respectivas cubiertas. Veían trabajar a la tripulación en torno a los botes sin demasiada preocupación. Muchos llevaban el salvavidas sobre el pijama o la bata a pesar de que la noche era fría. Las máquinas seguían en silencio. El director de la

orquesta, Wallace Henry Hartley, reunió a sus músicos y empezaron a tocar. Eran las 00:45 cuando se dio la orden de arriar el primer bote. "Embarquen a las mujeres y a los niños primero', dijo el capitán Smith, "y que Dios nos ayude". Nadie daba crédito a lo que ocurría. ¿Un simulacro de naufragio a esas horas de la noche? Las pasajeras de primera clase no estaban dispuestas, desde luego, a embarcar en aquellos ridículos botes. Preferían quedarse en el barco hasta que pasara el peligro antes que adentrarse en el océano en mitad de la noche. Los oficiales insistieron hasta que poco a poco, el primer bote se llenó de mujeres y de niños. "Debemos hacer lo que nos dicen", explicaba un hombre a su mujer. El capitán Smith se despidió de su esposa. El primer bote, con un marinero al timón y unas cuantas mantas, se internó en el mar minutos antes de la una de la madrugada del lunes. A esa hora ya empezaba a hacerse ostensible la inclinación del barco. Los pasajeros pedían a gritos a los oficiales una explicación cuando fue lanzado el primer cohete. "¡Qué raro!", pensó el oficial

del *Californian*, a pocos metros del lugar, "¿qué harán a estas horas?".

El marinero John Edward Hart, que tenía a su cargo el pasaje de tercera clase, recorría en ese momento los pasillos del transatlántico al frente de un grupo de viajeros. Muchos no quisieron seguirle y muchos otros no entendían el inglés. Volvió a bajar y condujo a un segundo grupo hasta la cubierta principal. No hubo tiempo para más. Un buen número de pasajeros de la última categoría anduvo errante por las dependencias del barco, nada favorable a abrir fisuras entre unas clases y otras. Otros fueron retenidos por la tripulación cuando intentaban llegar a la cubierta de primera, desde donde se accedía a los botes.

Los cohetes, la inclinación del barco y los botes que se alejaban desataron el pánico entre los viajeros del *Titanic*. Aunque algunas mujeres no quisieron separarse de sus maridos, la situación había cambiado radicalmente. Ya nadie quería quedarse fuera y los marineros debían contener a una multitud que se agolpaba ante

las embarcaciones, Paul Maugé, ayudante del cocinero, saltó a un bote mientras lo arriaban: salvó la vida. Daniel Buckley, pasajero de tercera, se coló en otro envuelto en un chal de mujer. En pocos minutos se llenaron y se hicieron todos a la mar. Sólo quedaba uno: 47 plazas para 1.600 pasajeros ansiosos. Un grupo de hombres asaltó la embarcación. El quinto oficial sacó la pistola y disparó al aire. Mandó formar una barrera de marineros y sólo permitió el acceso a las mujeres.

Desde la oscuridad del océano, las mujeres contemplaban una imagen para la historia: un inmenso gigante inclinado con una línea de luces encendidas; cuatro enormes chimeneas sobre el cielo y la música de fondo. La gente asomada a las barandillas. A cierta distancia, parecía imposible que algo grave ocurriese. "Veo algo raro. *El Titanic* está... fuera del agua", comentaba riendo el oficial del *Californian*. El capitán Lord había acudido al oír la segunda bengala: "¿Que es todo ese jaleo?" "Debe ser una fiesta, señor", le contestaron. El telegrafista

del *Californian* dormía plácidamente junto a su trasmisor desconectado. A bordo del *Titanic*, el telegrafista Phillips seguía emitiendo mensajes sin parar. El capitán Smith le dijo: “Muchacho, has cumplido sobradamente con tu deber. Abandona la cabina. Ahora cada hombre debe luchar por su vida. Sálvese el que pueda”. Todos los botes estaban ya en el mar. La tripulación se preguntaba cuánto tiempo seguiría el barco a flote. Los músicos se pusieron el salvavidas y siguieron tocando. Llegaban ahora algunos pasajeros de segunda y tercera, pero era demasiado tarde. No quedaban más que cuatro lanchas plegables con los costados de tela.

Jay Yates era un jugador profesional que intentaba hacer un viaje productivo. Entregó a una mujer que embarcaba una hoja de su agenda con un mensaje: “Informe a mi hermana que me he perdido”. Dio la dirección correcta, pero firmó con uno de sus nombres falsos. Benjamin Guggenheim se vistió de etiqueta: “Estoy dispuesto a morir como un caballero”. Molly Brown, una nueva rica a la que los verdaderos

potentados trataban con distancia, se distinguió en el rescate y pasó a la historia por su valor y por su frase a la llegada a Nueva York: ella sí que era insumergible. Isidor Straus, propietario de los grandes almaceces Macy's de Nueva York, murió junto a su esposa, que no quiso abandonarle.

El presidente de la White Star, Bruce Ismay, había ayudado a arriar todos los botes. En el último momento, pudo saltar a una de las lanchas hinchables y sobrevivió. Otras versiones no son tan favorables para Ismay. Se llegó a afirmar que fue el verdadero culpable de la tragedia al no equipar debidamente el barco y que impuso su condición de presidente de la compañía para salvarse. Bien es cierto que tenía un enemigo que a toda costa quería hundirle: el magnate de la prensa William Randolph Hearst.

Un hombre permanecía recostado en un sillón de la sala de juegos. Thomas Andrews, el constructor del *Titanic*, había arrojado su salvavidas sobre el tapete verde. Algunos pasajeros saltaron por la borda. El agua estaba a una temperatura de dos grados bajo cero. El bote

número 4 recogió a muchos de ellos, pero se alejó dejando muchas manos extendidas. "No cabemos más, nos hundiremos todos", decía alguien en su interior. La inclinación del barco sólo permitía acceder a dos de las lanchas hinchables. Muchos marineros murieron intentando desatar los correajes de las otras dos. Hubo quien se fabricó un bote con una silla de tijera de la terraza, pero al llegar al mar decenas de personas se echaban sobre el artefacto flotante.

El puente se hundió a las 2:15 horas del 15 de abril y el mar entró por la cubierta de botes. En aquel momento, el director de la orquesta hizo una señal al violinista. El ritmo de baile que sonaba hasta entonces paró en seco y empezaron a sonar los primeros compases del himno *Otoño*, aunque hay testigos que afirman que la composición fue otra. Ninguno de los siete miembros de la orquesta sobrevivió. Otro bote hinchable pudo ser recuperado en el último momento, pero cayó al agua boca abajo y sólo los más fuertes pudieron salvarse agarrados a sus cuerdas. La proa del *Titanic* fue hundiéndose

cada vez más y la popa alzándose. Se originó una ola enorme, que barrió a buena parte de los que permanecían en cubierta. Una bocanada de aire caliente salió del interior hundido del barco. Empezaron las explosiones. La inclinación de la cubierta se hizo tan pronunciada que los que quedaban no podían mantenerse en pie. Había cesado la música, pero las luces seguían encendidas. El *Titanic* se levantó del agua. A lady Duff Gordon le pareció un dedo negro que señalaba al cielo. Las tres hélices mojadas relucían en la oscuridad. El barco quedó después en posición oblicua. A medida que se hundía cobraba velocidad. Al desaparecer la bandera de popa se produjo un intenso oleaje y el *Titanic* se perdió para siempre.

A unas cuantas millas, en el *Californian*, llegó la hora del cambio de turno. El segundo oficial informó al oficial jefe, que le relevaba en ese momento, de los extraños cohetes del *Titanic*. Decidieron despertar al capitán. Los tres marinos regularon sus prismáticos. El tercer oficial Grove, exclamó: "Pero, ¿dónde está el

Titanic?". El capitán volvió a la cama aunque no durmió tranquilo. A las 5:40 despertó al telegrafista: "Pregunte por qué disparaban cohetes". Minutos después, el capitán Lord observó el semblante aterrado del telegrafista: "El *Titanic* se ha hundido". El capitán Lord puso rumbo a la posición, pero cuando llegó ya había allí varias naves. El único barco que podía haber evitado la tragedia tenía el telégrafo desconectado. Meses después, la legislación internacional obligó a los barcos a mantener operativo su sistema de comunicaciones durante las 24 horas del día.

La primera noticia en tierra sobre el *Titanic* la recibió un joven operador de radio, David Sarnoff, en la última planta de los almacenes Wanamaker's de Nueva York. Era una señal tenue: a las 22:25 (hora local) el *Titanic* lanzó un mensaje de alarma en el que informaba que había chocado con un iceberg y pedía ayuda inmediata. Carr Van Anda, el mítico redactor jefe de *The New York Times*, tuvo el despacho de la agencia AP en sus manos alrededor de la 1:20 de la madrugada (3:20 horas en la posición

del *Titanic*). Estaba a tiempo para dar la noticia en la primen edición de la mañana, pero el telegrama era sospechosamente escueto. Todo el mundo sabía que el *Titanic* era insumergible. En la oficina de la White Star en Nueva York confirmaron que el barco había enviado el mensaje, pero no sabían nada más. Era una decisión verdaderamente difícil. Seguían llegando noticias confusas y contradictorias. Se anunciaba que los buques *Carpathia* y *Parisian* estaban atendiendo al buque siniestrado, que los pasajeros habían sido transbordados a otra nave y que estaban completamente a salvo, que el *Virginian* remolcaba al *Titanic* hacia Nueva York, que el *Titanic* estaba varado cerca de la costa norteamericana. Y luego, un silencio total.

El tiempo transcurría sin que llegara una confirmación definitiva de lo que había sucedido. El redactor jefe del *Times* analizó los datos que tenía sobre la mesa: mensajes repetidos de socorro, contestación de barcos a muchas millas de distancia y, de pronto, silencio absoluto del *Titanic*. Decidió arriesgarse. *The New York*

Times del lunes 15 de abril de 1912 informaba que el *Titanic* se hundía y que se había embarcado en botes a las mujeres y a los niños. Exactamente lo que había ocurrido. En la última edición de la noche, el *Times* aseguró de forma tajante que el *Titanic* se había hundido. Van Anda calculó las horas que tardarían los barcos que iban al rescate por las posiciones facilitadas y llegó a la conclusión de que ya habían llegado. La falta de noticias era la confirmación que necesitaba. En Nueva York, sólo el *Herald* se atrevió a insinuar que el barco podía estar en peligro: "El nuevo *Titanic* choca con un iceberg y pide auxilio. Barcos vuelan en su ayuda".

A las ocho de la mañana, los reporteros invadieron la sede de la White Star Lines, en el número 9 de Broadway. El vicepresidente, Phillip A. S. Franklin, declaró: "Aunque el *Titanic* hubiera chocado con hielo, podría flotar indefinidamente. Tenemos toda nuestra confianza depositada en ese barco, al que consideramos insumergible". Añadió que las informaciones del *Times* carecían de fundamento. A mediodía, la compañía

admitía que algunos pasajeros habían sido trasladados a otro barco por motivos de seguridad, pero no había constancia de que el *Titanic* hubiera sufrido daño alguno. El diario de la tarde *Evening Sun*, tituló: "Todo el mundo del *Titanic*, a salvó después de la colisión". Aseguraba que los pasajeros habían sido trasladados al *Parisian* y al *Carpathia*, mientras que el *Titanic* era remolcado a Halifax por el *Virginian*.

Horas después, el vicepresidente de la compañía se armó de valor y compareció ante los periodistas: "Caballeros, el *Titanic* se hundió a las 2:20 de esta madrugada". Poco a poco, fue dando más información: "Probablemente se han registrado algunas bajas"... "Se han perdido muchas vidas". A las 21 horas afirmó que la pérdida de vidas humanas había sido "horrible". El único buque que había recogido supervivientes era el *Carpathia*, 866 [en realidad fueron algo más de 700]. Se desconocía el destino del resto de los pasajeros y de la tripulación. Los periodistas intentaron obtener más información directamente del *Carpathia*, que tenía prevista su

llegada a Nueva York el jueves 18, cuatro días después del hundimiento, pero el buque se obstinaba en no facilitar dato alguno. Las sucesivas ediciones del martes reconstruían la catástrofe a su manera. *Evening World* habló de niebla, de la sirena del *Titanic* y de un choque "como un terremoto"; *The New York Herald* describió cómo el barco se partía en dos, sumido en la oscuridad; *Evening Mail*, clamaba: "El público, indignado por el silencio del *Carpathia*"; *The New York World*, insistía: "El *Carpathia* no revela el secreto de las pérdidas del *Titanic*". Las ediciones de la noche publicaron una lista parcial de pasajeros, todos ellos de primera clase.

En su despacho, Carr Van Anda releía las ediciones de los periódicos del día. Sólo el *Times* había dado en la diana. No fue una apuesta ciega sino un cálculo de probabilidades tras analizar los sistemas de comunicación en alta mar. Ahora había que preparar la llegada del *Carpathia*, prevista para el jueves por la tarde. Desplegó sus efectivos como un estratega militar. Destacó redactores en todos los puntos del puerto para

describir con detalle la llegada de los supervivientes, fletó barcos para que los dibujantes y fotógrafos pudiesen captar desde diferentes lugares la escena, dispuso un sistema telefónico capaz de mantener las líneas permanentemente abiertas y alquiló una planta de un hotel cercano al puerto donde instaló su cuartel general con lo necesario para apurar al máximo la hora del cierre de la edición.

Pero todo eso no era suficiente. El *Times* debía ser el primero en subir a bordo del *Carpathia* y obtener el relato más completo. Su intención era entrevistar al operador del *Titanic* que mandó los mensajes de socorro, si es que todavía permanecía vivo. Sólo había una persona en el mundo capaz de traspasar la barrera policial y subir al *Carpathia* a su llegada: Guglielmo Marconi, el inventor de la radio y del que dependían entonces todos los sistemas instalados en los barcos. A Marconi le permitirían subir a bordo para hablar con el operador. Van Anda le llamó y le convenció para que fuera al puerto, se abriera paso entre los cerca de

30.000 curiosos que se congregaron allí y traspasase la barrera policial con la fama de su nombre. La policía, en efecto, le dejó pasar, pero sólo podía ir acompañado de su secretario. El secretario era Jim Speers, uno de los mejores reporteros del *Times*. Aunque Marconi lo desmintió, parece que el telegrafista había sido conminado a que no contara a nadie la historia hasta su llegada.

A la mañana siguiente, el *Times* publicó la narración más completa del hundimiento del *Titanic*, con el testimonio de Harold Bride, el único operador de radio que había sobrevivido, y la descripción minuciosa del hundimiento por parte de un buen número de testigos. En el titular del viernes 19 de abril de 1912 se destacaban las últimas palabras del capitán Smith: "Permaneceré en el barco". Durante muchos años, el trabajo del *Times* se consideró como el más completo y fiable informe de la catástrofe, a pesar de haber sido escrito en unas horas.

Fue uno de los grandes triunfos periodísticos de la historia.

Circularon a partir de entonces por todo el mundo relatos extraordinarios. Los periódicos trataron de averiguar el destino de las perlas de la señora Widener. Archie Butt tuvo doce muertes distintas. Lo mismo ocurrió con el multimillonario John Jacob Astor, cuyos gestos de valor fueron recordados, entre otros, por el barbero Augustus H. Wiekman. El *Sun* de Nueva York dio la noticia de que Ismay, el presidente de la compañía, se había salvado: "Ismay se comportó con un valor excepcional. Nadie sabe siquiera cómo se encontró en un bote. Se supone que deseaba presentar él mismo el caso a la compañía". Una superviviente rompió su matrimonio a los pocos meses: la prensa había acusado a su marido de colarse entre las mujeres. El periódico *Daily Mail*, de Londres, publicó que el escritor norteamericano Morgan Robertson había escrito muchos años antes un libro premonitorio en el que describía un transatlántico insumergible llamado *Titan*, que se hundió un mes de abril como consecuencia de una colisión con un iceberg que produjo un enorme boquete muy

cerca de la proa. Todos los datos coincidían con el *Titanic*. El barco descrito por Robertson en su obra de ficción tardaba también varias horas en hundirse y perecían 700 de las 2.000 personas que viajaban a bordo.

Comenzaron las investigaciones para esclarecer las causas del suceso. El *Titanic* viajaba a una velocidad excesiva –entre entre 18 y 23 nudos– para navegar en un mar de icebergs. Al parecer, el capitán Smith recibió la orden de tomar la ruta más corta y a la mayor velocidad posible y sólo corrigió levemente la ruta. El *Titanic* había sido repetidamente advertido del peligro de los icebergs… El accidente demostró que los grandes buques carecían de medios y dispositivos de desalojo en número suficiente para sus necesidades. Se convocó la primera conferencia internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, que se reunió en Londres y aprobó, el 20 de enero de 1914, una normativa y la creación de la Ice Patrol, encargada de la vigilancia de icebergs a la deriva en el Atlántico Norte.

Se tardó mucho tiempo en establecer el número exacto de víctimas y la clase en la que viajaban. Al plantear los reportajes, los periodistas apenas se habían ocupado de los pasajeros de tercera. La famosa edición de *The New York Times* sobre la llegada del *Carpathia* contenía sólo dos entrevistas con pasajeros de tercera. *The New York Herald* recogió 43 versiones de supervivientes y sólo dos de ellas eran de viajeros de tercera clase. En una investigación del Congreso de Estados Unidos se incluyó el testimonio de tres supervivientes de tercera que declararon que se les impidió llegar a la cubierta de primera, donde estaban los botes. Se concluyó que sobrevivieron el 63% de los pasajeros de primera clase, el 42% de los de segunda y el 25% de los de tercera. En total, según las cifras más aceptadas, murieron un total de 1.512 personas de un total de 2.228 a bordo del *Titanic* (1.343 pasajeros y 885 tripulantes). No se puede negar la caballerosidad del rescate: se salvaron cerca del 75% de las mujeres y poco más del 20% de los hombres.

Durante años, los relatos sobre la catástrofe del *Titanic* que con regularidad aparecían en la prensa hacían referencia a los más de 500 pasajeros de tercera clase que perecieron en la panza del transatlántico intentando encontrar una salida, y a las fortunas de los de primera, calculadas en 250 millones de dólares. Tres multimillonarios estadounidenses perdieron la vida: John Joseph Astor, hijo del hotelero considerado como el hombre más rico del planeta; Benjamin Guggenheim, dueño de uno de los mayores imperios comerciales de Estados Unidos, y Georges Widener, hijo del magnate de los tranvías.

Los diarios españoles informaron que habían perecido Víctor Peñasco y su mujer, María Josefa Pérez Soto, pasajeros de primera, aunque esta última se salvó junto a su criada, Fermina Oliva, como también otros cinco españoles a bordo (todos en segunda): Emilio Pallás, Julián Padró, Encarnación Reynaldo y las hermanas Asunción y Florentina Durán. Fallecieron dos españoles más: el empresario y pasajero de primera Servando Oviés y el camarero Juan Monros.

La compañía White Star quedó prácticamente arruinada. Su propietario y superviviente, Bruce Ismay, compró una finca en Irlanda y murió allí en 1937. El "insumergible" había sido asegurado en menos de la mitad de su valor. La compañía que había asegurado las joyas de la señora Widener a condición de que siempre las llevara consigo, se frotó las manos al comprobar que su cliente se había salvado pero que las joyas se habían hundido con el *Titanic*. Con las joyas de la señora Widener, descansaban en el océano un cargamento de diamantes en bruto asegurado en 18.000 libras, caucho por valor de 25.000 libras y una partida de encajes de la firma Goldenberg. Aunque se especuló mucho parece que no viajaba una momia egipcia, pero sí el manuscrito de una novela de Joseph Conrad, que se perdió para siempre.

Un botín así se convirtió enseguida en presa de toda clase de aventureros y buscadores de tesoros. No era sólo el valor material sino el simbólico. El casco de *Titanic* debía valer su peso en oro. Pero había una enorme dificultad:

fue localizado a 4.000 metros de profundidad. Nunca se había podido extraer nada a esa profundidad. A comienzos de la década de los ochenta, Jack Grimm, un magnate tejano aburrido del petróleo, que había rastreado Escocia tras el monstruo del lago Ness, decidió emprender la búsqueda del *Titanic*. Pero su intento y dos más que le siguieron, fracasaron.

En septiembre de 1985, una expedición franco-norteamericana formada por dos barcos oceanográficos, el *Suroit* y el *Knorr*, provistos con complejos sistemas de cámaras de televisión dirigidas por control remoto y sistemas de topografía submarina, localizaron el casco del *Titanic*, cuya situación exacta se mantuvo en secreto hasta que no se despejasen las dudas sobre su propiedad legal. El jefe de la expedición, Robert Ballard, describió el lugar como tranquilo y oscuro: “No hay apenas formas de vida. Es el sitio apropiado para los restos de la más grande tragedia marina; ojalá permanezca siempre en paz”.

No fue así. Varias expediciones posteriores tomaron fotografías e imágenes del *Titanic* que

dieron la vuelta al mundo. Muchos objetos del barco, conservados en una arena muy fina, estaban casi intactos. La primera expedición que logró llegar estaba formada por dos submarinos de bolsillo: el *Alvin*, el mismo aparato que descubriera en la costa levantina la famosa bomba atómica que cayó en Palomares (Almería) en 1966, y el *Jason*, un robot teledirigido desde el anterior. Dieron con los restos del *Titanic* en julio de 1986, pero voluntariamente renunciaron a recoger objetos del trasatlántico hundido. El 17 de septiembre de 1987, tras cumplirse los 75 años del naufragio, una nueva expedición, financiada esta vez por un consorcio internacional, sacaba a la superficie los primeros restos del *Titanic*. El pequeño submarino construido con titanio *Nautile* extrajo cerca de 800 objetos, que fueron presentados en público en París: unas gafas en un estuche de cuero casi intacto en el que aún se podía leer parte de la dirección de una óptica de la capital francesa, una lupa de metal, un plato metálico y una botella de vino, entre otros, todos ellos en un sorprendente estado de conservación.

También se extrajo una caja fuerte, y su apertura se realizó en directo, a finales de 1987, ante las cámaras de televisión, con una audiencia estimada en cien millones de espectadores de todo el mundo. El espectáculo televisivo fue un éxito, pero el contenido, una decepción: algunos billetes de un dólar, una pequeña cantidad de monedas y varias joyas de escaso valor.

Diez años después, la película de James Cameron protagonizada por Leonardo DiCaprio y Kate Winslet consiguió once *Óscar* y rescatar la tragedia del coloso, si bien como soporte de un melodrama. En enero del 2012, a los cien años del siniestro del *Titanic*, en un inquietante paralelismo, el naufragio del *Costa Concordia* en aguas italianas puso de manifiesto la mezquindad de los tiempos actuales y la miseria moral de una época que se hunde. Hace un siglo, con el *Titanic*, también se fue a pique toda una concepción de la sociedad y de su progreso. Pero lo hizo con estilo y grandeza.

NOTA BIBLIOGRÁFICA

EL *NAUTILUS*

y el viaje de Julio Verne a Vigo

Aunque la mayor parte de este trabajo se basa en los periódicos de la época, hay que citar las siguientes obras: *Notas para una historia íntima de Vigo*, de Amador Montenegro (Vigo, 1990); *Os alcaldes e os concellos de Vigo*, de X. Miguel González Fernández (Vigo, 1993); "Las profundidades de Vigo", del arqueólogo submarino Jean-Yves Blot, en *Rande 1702, arde o mar*, catálago de la exposición conmemorativa del III centenario de la batalla de Rande (Vigo, 2002); *Los galeones de Vigo*, de Yago Abilleira (Vigo, 2005), que incluye la traducción del libro de Hippolyte Magen; *El desconocido Julio Verne*, de Miguel Salabert (Madrid, 1974); *Jules Verne*, de Herbert R. Lottman (Barcelona, 1998); *Jules Verne. Le roman de la mer*, varios autores, con una completa cronología e iconografía de Verne (París, 2005); "Jules Verne à Vigo avec le *Saint-Michel III*, 1978", de Marcel Destrombes, en *Bulletin de la Société Jules Verne* (abril-junio de 1981, pp. 52-57), que incluye la carta de Edgar Raoul Duval fechada en Vigo el 4 de junio de 1878.

LA *ARAPILES*

y el nacimiento de la egiptología española

La Memoria de la expedición de Juan de Dios de la Rada y Delgado, *Viaje a Oriente de la fragata 'Arapiles' y de la comisión científica que llevó a su bordo*, hoy un cotizado objeto de

bibliófilo, se publicó por entregas en tres volúmenes entre 1876 y 1878 por el editor barcelonés Emilio Oliver. Contiene las láminas en acero litografiadas y cromo-litografiadas hechas a partir de los dibujos tomados al natural por Ricardo Velázquez Bosco. Por su parte, Ignacio García Tudela publicó un extracto del diario de navegación en el *Anuario del Depósito Hidrográfico* correspondiente a 1873 (año XI, pp. 1-56). La obra de Vicente Moreno de la Tejera, segundo médico: *Diario de un viaje a Oriente* (Madrid, [1877?]), incluye la peripecia de la *Arapile*s desde Barcelona. Mucho más tarde, en 1923, el guardia marina Ramón Estrada Catoria recuperó sus: "Recuerdos de un tiempo viejo" (*Revista General de la Marina*, 1923, pp. 447-467). Un buen resumen, con la especificación de las piezas que consiguió la expedición, en: Marina Chinchilla Gómez: *El Viaje a Oriente de la fragata 'Arapiles'* (en el catálogo de la exposición *De Gabinete a Museo: tres siglos de historia.* Museo Arqueológico Nacional, abril-julio 1993, pp. 286-294). Hay otros trabajos centrados en alguna de las escalas del viaje a Oriente.

EL *TITANIC*
y la noticia de su hundimiento

La recreación periodística del *Titanic* y su tragedia está basada sobre todo en la obra Walter Lord *La última noche del 'Titanic'*, publicada en España en 1958 y con numerosas reediciones. También se han utilizado: *'Titanic': The Death and Life of a Legend*, de Michael Davie (Nueva York, 1987; hay una edición publicada en Londres el año anterior con el título

The 'Titanic'), y *A Newspaper History of the World*, de Michael Wynn Jones (Nueva York, 1974). La ingente información en la web –hay incluso una *Encyclopedia Titanica*– ha sido consultada solo para contrastar y actualizar algunos datos. Con motivo del centenario del hundimiento se han multiplicado las teorías de todo tipo, documentales y publicaciones sin que el relato clásico de Walter Lord haya sido hasta el momento superado.

Créditos de ilustraciones

[Portada] La fragata de guerra ***Arapiles***. En Juan de Dios de la Rada y Delgado,*Viaje a Oriente de la fragata 'Arapiles' y de la comisión científica que llevó a su bordo* (1876-1878).

[Colofón] El ***Nautilus,*** de Ash y Campbell (1888).

ÍNDICE

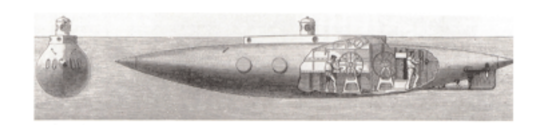
NOTA BENE

El autor considera un privilegio publicar este libro bajo la advocación de la afamada



BIBLIOTHECA BULBUENTINA

y pide disculpas por no haber podido cumplimentar los trámites pertinentes al respecto toda vez que ha sido incapaz de averiguar a dónde dirigirse



La presente edición de

Tres viajes extraordinarios
a bordo de tres naves temerarias

de la que es autor
CARLOS GARCÍA SANTA CECILIA

consta de 150 ejemplares no venales
numerados del 1 al 150

Ejemplar nº ______